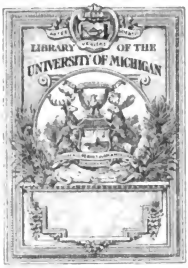
LIBRARY
HE
3080
.M22
R6

A 756,774

Digitized by Google



FROM THE LIBRARY OF
Professor Karl Heinrich Rau
OF THE UNIVERSITY OF HEIDELBERG
PRESENTED TO THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
BY
Mr. Philo Parsons
OF DETROIT
1871

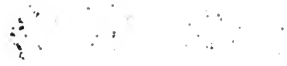
Digitized by Google

TRANSPORTATION LIBRARY

Digitized by Google

PROPERTY OF
University of Michigan Libraries
1817
ARTES SCIENTIA VERITAS

Digitized by Google



Digitized by Google

no. 7

Die Richtung

PARSONS LIBRARY
University of
MICHIGAN

der

Neckar-Main-Eisenbahn

in ihrer Bedeutung

für

die badischen Handelsinteressen

von

Dr. Fr. Ritzhaupt.

Karlsruhe.
Druck und Verlag von C. Macklot.
1842.

Digitized by Google

Transportation
Library

HE
3080
.M22
R6

Digitized by Google

Transport.
Gift of Phila Parsons

10-6-50 MZW

Es besteht bekanntlich eine große Meinungsverschiedenheit darüber, ob sich die Neckar-Mainbahn bei Mannheim oder Heidelberg an die badische Eisenbahn anschließen solle. Der Abgeordnete Bassermann hat sich kürzlich in den „vaterländischen Heften" mit großer Wärme und Beredtsamkeit für Mannheim ausgesprochen. Indem ich es unternehme, die entgegengesetzte Ansicht zu begründen, weiß ich wohl, daß meine schwachen Worte gegen jene glänzende Darstellung wirkunglos verhallen werden, wenn ihnen nicht die Kraft der Wahrheit zur Seite steht.

Der Herr Verfasser des gedachten Aufsatzes verwahrt sich zwar nachdrücklich gegen den Verdacht der Parteilichkeit; nicht ein Lokalinteresse, sondern das Gesammtwohl unsers engern Vaterlandes, die Zukunft des badischen Handels begeistere ihn. Allein dies hätte er nicht durch eine Berufung auf seine landständische Wirksamkeit, sondern durch die Behandlung des vorliegenden Gegenstandes selbst beweisen sollen. Wer die Vertheidigung der Gesammtinteressen übernimmt, von dem kann man wenigstens verlangen, daß er die verschiedenen sich entgegenstehenden Einzelinteressen mit Gerechtigkeit gegen einander abwägt. Hat er sich dieses Verdienst erworben? Er, der mit weitsehendem Scharfblick, und man kann sagen, mit einer gewissen leidenschaftlichen Heftigkeit alle Nachtheile, von denen Mannheim durch die Mündung der Bahn bei Heidelberg bedroht werden soll, in das grellste Licht zu stellen sucht, hat er nicht die wichtigsten Interessen von Heidelberg und der Bergstraße als Kleinigkeiten behandelt? Hat er nicht freiwillig die Augen verschlossen gegen die nachtheiligen Folgen, welche eine andere Richtung der Bahn auf den ganzen gegenwärtigen und künftigen Wohlstand dieser Gegend offenbar äußern muß?

Ich würde mich nicht für berechtigt halten, in dieser wichtigen vaterländischen Angelegenheit das Wort zu ergreifen, wenn

Digitized by Google

ich nicht früher als Schifffahrtsbeamter Gelegenheit gehabt hätte, den Handelsverkehr, welcher von Mannheim aus und an ihm vorüber auf dem Rheine betrieben wird, genau und vollständig kennen zu lernen. Hierdurch gelangte ich in den Besitz von Materialien, deren Veröffentlichung hoffentlich alle Besorgnisse zerstreuen wird, welche durch obige Schrift für unsern Handel im Allgemeinen und insbesondere für die Mannheimer Spedition vielleicht geweckt wurden.

Ein großes Gewicht ist auf die, denselben Gegenstand betreffenden, hessischen Kammerverhandlungen gelegt, um daraus zu beweisen, daß der dort gefaßte Beschluß hauptsächlich gegen den badischen Handel gerichtet sey, daß also unser Interesse verlange, gerade auf dem Entgegengesetzten zu beharren.

Allein den angezogenen Stellen läßt sich bei unbefangener Würdigung weiter nichts entnehmen, als daß unsere Nachbarn bei den, durch die Eisenbahnen herbeigeführten, neuen Verhältnissen für den Mainzer oberrheinischen Handel Verluste befürchten, wozu sie auch, wie ich weiter unten nachweisen werde, in der That allen Grund haben. Der Abgeordnete Glaubrech (und so fast Alle) sagt ausdrücklich: „nicht etwa um neue Vortheile zu erwerben, sondern zur Abwendung großen Unglücks und großer Verluste kämpfen wir für Mainz.“ Jeder Billigdenkende wird es daher natürlich finden, daß sie nicht in einer Richtung bauen wollen, bei welcher die Mainzer oberrheinischen Bahnversendungen mit einem Umwege von 3 Stunden über Mannheim geführt werden müßten. Erwägt man überdieß die Interessen der hessischen Bergstraße, so muß man anerkennen, daß die von den hessischen Kammern gewählte Bahnlinie durch das, was ihr Landeswohl, ja was die Pflicht der Selbsterhaltung gebot, so klar vorgezeichnet war, daß man diesem Beschluß durchaus keine dem badischen Handel feindseligen Absichten zu unterstellen braucht. — Handelte es sich indeß hierbei bloß um Mainz und Mannheim, oder stünde letzterem das Interesse unseres übrigen Landes unzweifelhaft zur Seite, dann freilich könnte unter uns über die zu wählende Linie so wenig eine Meinungsverschiedenheit bestehen, als dies auf der andern Seite in dem Nachbarlande der Fall ist. Aber gerade das wollen wir zuerst untersuchen, ob unser Gesammtinteresse mit dem von

Digitized by Google

Mannheim hierin zusammentrifft, oder ob wenigstens die für Mannheim geltend gemachten Gründe von der Bedeutung sind, daß ihnen die entgegenstehenden Interessen zum Opfer gebracht werden müssen. Nur das Resultat dieser Untersuchung, nicht aber nachbarliche Eifersucht gegen Hessen, wird bei der Wahl der einen oder andern Linie maßgebend seyn können.

Die Argumentation des Herrn Bassermann nimmt in der Hauptsache folgenden Gang: zunächst sucht er die Wichtigkeit des Mannheimer Speditionshandels für den Handelsverkehr, und somit für das Wohl unseres ganzen übrigen Landes vor Augen zu legen; dann hebt er die Nachtheile heraus, welche dieser Spedition drohen sollen, wenn Mannheim von der Hauptbahnlinie nicht unmittelbar berührt würde; endlich wirft er zur Vergleichung noch einen flüchtigen Blick auf die Ansprüche Heidelbergs und der Bergstraße, welche ihm hiergegen keiner großen Beachtung werth scheinen, und gelangt so, Victoria rufend, zu dem gewünschten Ziele.

Ich bin weit entfernt, in Abrede zu stellen, daß der Handel einer der mächtigsten Hebel zur Beförderung des Wohlstandes eines Landes ist. Dies kann aber nur vom Eigenhandel behauptet werden, keineswegs von der Spedition; denn diese ist gar kein Handel, sondern nur die Dienerin desselben, und wir dürfen sicher seyn, daß wo unser Eigenhandel ihrer Dienste bedarf und sie bezahlt, er sie auch stets und überall finden wird. Mag die Spedition noch so sehr in Blüthe stehen, und noch so viele Spediteure bereichern, ihre Wirkungen werden immerhin nur als lokale zu betrachten seyn. Bei dem Aufblühen des Speditionshandels ist die Staatsgesammtheit nicht mehr und nicht weniger betheiligt, als bei der Blüthe irgend eines andern Gewerbes, welches einer gleich großen Anzahl von Staatsbürgern Unterhalt verschafft. Man entgegnet vielleicht, daß die Spedition große Waarenzüge durch unser Land leite, und also nicht nur am Speditionsplatze selbst, sondern längs der ganzen Transitstraße ihre segensreichen Wirkungen äußert. — Darauf erwiedere ich: Die volkswirthschaftliche Wichtigkeit dieses Waarentransits kann nicht geläugnet werden, und gerade die Bergstraße und Heidelberg wissen diese Vortheile einer lebhaften Verkehrsstraße sehr wohl zu schätzen. Ist es aber die

Digitized by Google

Spedition dieses oder jenes Ortes, welche uns diesen Waarendurchzug verschafft? Keineswegs! Gute Verbindungsstraßen sind es. Diese sucht der Handel auf, und als Folge davon werden die hierzu gelegensten Punkte derselben Speditionsplätze.

Darum lassen wir uns nicht durch die fremden Federn täuschen, womit sich die Spedition gerne schmücken möchte! Sie usurpirt den Namen Handel, um unter dieser Benennung mit Ansprüchen aufzutreten, welche nur dem Eigenhandel zustehen.

Dieser allerdings, indem er den Umtausch unseres Produktenüberflusses mit den Gegenständen unseres Bedarfs vermittelt, ist von der höchsten Wichtigkeit. Die ihm gebrachten Opfer sind nur ein wohlangelegtes Kapital; denn er verschafft dem Grund und Boden seine Rente, der Industrie den nöthigen Absatz, dem Privatmanne Reichthum, dem Staate Macht; kurz er erschließt die schlafenden Hülfsquellen eines Landes und ist der Schlußstein zu den Bedingungen seines Wohlstandes.

Eines der wirksamsten Mittel zur Beförderung dieses Handels ist eine erleichterte Verbindung mit jenen Gegenden, wo unsere Produkte einen günstigen Markt finden. Es ist daher gewiß, daß unsere Eisenbahn den innern und äußern Handelsverkehr unseres Landes mächtig emporheben wird. Wie aber könnte sie zu diesem Zwecke geeigneter geführt werden, als möglichst in der Mitte des Landes, am Saume des Gebirges hin? Hier zieht die alte Handelsstraße, hier wohnt eine dichte, wohlhabende Bevölkerung, hier münden die Seitenthäler mit ihren zahlreichen Bewohnern und ihrer aufkeimenden Industrie, hier also sind die Vortheile und Hoffnungen dieser großartigen, aber auch kostspieligen Verkehrsanstalt der größtmöglichen Anzahl unserer Mitbürger zugänglich, und durch diese Linie endlich wird unser ganzes Land einem höchst bedeutenden Markte, Frankfurt, und dem ganzen nördlichen Deutschland um drei Stunden näher gerückt, als durch die Führung über Mannheim geschehen würde. Nach den eigenen Angaben des Herrn Bassermann beträgt nämlich die Entfernung von Heidelberg über Mannheim und Heppenheim nach Frankfurt 21,07 Stunden, der direkte Weg an der Bergstraße aber nur 18,29 Stunden,

Digitized by Google

und die erstere Linie würde sich durch eine Führung über Virnheim oder gar Weinheim noch um $^1/_8$ bis $1\,^1/_8$ Stunde verlängern.

Wenn man die ungeheuern Folgen erwägt, welche diese erleichterte Verbindung mit andern Völkern für alle unsere socialen Zustände, insbesondere aber für Handel und Gewerbe nothwendig herbeiführen wird, wenn man bedenkt, daß unser Land, insoweit es in dem Bahnverbande steht, hierdurch gleichsam in eine einzige große Stadt verwandelt werden wird, so zwar, daß alle Vortheile einer solchen, im gewerblichen wie im geistigen Verkehre, hervortreten, die Nachtheile einer großen, dicht zusammengedrängten Bevölkerung aber nicht empfunden werden, wenn man, wiederhole ich, diese Gestaltungen der Zukunft betrachtet, wie klein, wie armselig erscheinen hiergegen die Interessen der Spedition! Und sie sollten bei dieser Frage den Ausschlag geben? Nicht um Mannheim erst in Verbindung mit der Bahn zu bringen — denn es ist mit derselben, obgleich nur durch eine Zweigbahn, verbunden, und wenn dies ein Nachtheil ist, so wird derselbe hinreichend dadurch aufgewogen, daß es zugleich an der Weltstraße des Rheines liegt — nein, sondern damit den Mannheimer Kaufleuten nicht die Provision von einigen weitern tausend Zentnern Speditionsgütern entgehe, sollen viele Tausende unserer Mitbürger trotz der gerechtesten Ansprüche von dem Bahnverbande ausgeschlossen, soll unser Land verstümmelt werden, weil dies! — man höre! unser allgemeines Handelsinteresse verlange.

Dies ist um so weniger zu begreifen, als einestheils, wie schon gesagt, durch die Linie über Mannheim unserm ganzen übrigen Lande die Vortheile einer möglichst unmittelbaren Verbindung mit dem nördlichen Deutschlande verkümmert würden, anderntheils aber die Verbindung mit Mannheim nebst den Vortheilen, welche diese unserm Handel bieten mag, durch die eine wie durch die andere Linie unverändert dieselbe bleibt. Aber gerade dieser letztere Punkt ist das Bindeglied, durch welches der Verfasser unsere Gesammthandelsinteressen mit jenen der Mannheimer Spedition zu verketten sucht. Nach ihm ist nämlich die Spedition die beste Unterlage des Eigenhandels; je mehr also der Mannheimer Speditionshandel begünstigt werde,

Digitized by Google

deſto mehr werde ſich unſer Eigenhandel heben, und zwar in dem Maaße, daß die oben angedeuteten Nachtheile, welche er nirgends in Abrede ſtellt, gegen dieſen überwiegenden Vortheil in den Hintergrund treten müßten. Als Grund gibt er die hierdurch mögliche ſchnellere und wohlfeilere Verſendung unſerer Produkte an; ſo z. B. betrage die Fracht von Mainz nach Magdeburg und Leipzig 3 fl. per Zentner, während ſie von Mannheim nach Magdeburg nur 2 fl. 6 kr. und nach Leipzig nur 1 fl. 45 kr. betrage.

Bei dieſen Frachtſätzen will ich mir nur die Frage erlauben, wie der angegebene Unterſchied von 54 kr., reſp. 1 fl. 15 kr., in den Verſendungskoſten beider Städte möglich iſt, indem die Fracht von Mainz nach Mannheim, einſchließlich des Rheinzolles, per Dampfboot je nach der Güterklaſſe 23 — 26 kr., und per Segelſchiff 18 kr. vom Zentner beträgt, wovon bei Inlandsgütern, welche vom Rheinzolle frei ſind, wieder 8 kr. abgehen?

Hiernach ſollte man nämlich denken, die Differenz in den Frachtanſätzen von beiden Plätzen könnte, zufällige Ausnahmen abgerechnet, höchſtens gegen 30 kr. per Zentner betragen, weil ja ſonſt alle Mainzer Güter ihren Weg nach Magdeburg und Leipzig ſicher über Mannheim nehmen würden.

Aber abgeſehen davon überſchätzt Herr Baſſermann wohl die Wichtigkeit der Spedition für ein Land, wie im Allgemeinen, ſo auch insbeſondere bezüglich ihrer Wirkungen auf den Eigenhandel, wenn er ſie die beſte Unterlage deſſelben nennt. Ich will zwar nicht in Abrede ſtellen, daß eine lebhafte Spedition von Tranſitgütern unſerm Handel manche Vortheile gewährt; aber nothwendig zu ſeiner Entwickelung iſt ſie wahrlich nicht; dieſer wird ſich vielmehr, unabhängig von ihr, überall auf die Stufe ſchwingen, welche er je nach dem Vorhandenſeyn der andern, weſentlichen Bedingungen ſeines Gedeihens, die ich hier nicht aufzuzählen brauche, einnehmen kann. Dies beweist der blühende Handel von Lahr, wo die Spedition gewiß nicht zu Hauſe iſt; dies beweist ferner der bedeutende Handel, welcher von unſerm induſtriöſen Schwarzwalde aus betrieben wird, deſſen Produkte den Weg auf die Kehrſeite des Erdballs gefunden haben, ohne daß irgend eine Anregung durch vorhandene

Digitized by Google

Spedition nachgewiesen werden könnte. Ebenso hat die Schweiz, an die Alpenwand gelehnt, wenig Gelegenheit zur Spedition von Transitgütern; gleichwohl aber ist ihr Handel so bedeutend, daß eine Menge Spediteure sich in seinen Abfall theilen. Beruht Englands Handelsmacht etwa darauf, daß es für andere Nationen expedirt? Hiernach läßt sich die Haltbarkeit der kühn hingestellten Behauptung ermessen, daß der Eigenhandel mit der Spedition stehe und falle.

Wenn man also behaupten muß, daß unser Handel jetzt schon in ganz andern Momenten wurzelt, als in der blühenden Spedition dieser oder jener Stadt, um wie viel mehr wird dieß für das neue Zeitalter gelten, welches mit den Schienenwegen für uns begonnen hat! Die Güter brauchen sich nicht mehr anzusammeln, um sie wohlfeil fortschaffen zu können; jeder Stationspunkt stellt zugleich einen vortrefflichen Speditionsplatz dar, um unsere Produkte, in welcher Quantität es sey, jeder Zeit dem gewünschten Markte zuzuführen. Eine Spedition wird überhaupt nur noch da nöthig seyn, wo Zolllinien durchschnitten werden, oder wo ein Frachtwechsel eintritt. Dies erkennt auch der Verfasser an, folgert aber daraus, daß gerade deßhalb die Bahn über Mannheim geführt werden müsse, damit unsere Spedition etwas von dem großen Güterzuge erhasche, der sich aus dem Süden nach dem Norden und umgekehrt durch unser Land bewegen wird, auf daß wir nicht 16 Millionen ausgegeben haben, um bloß den „gemeinen Fuhrmann für das Ausland" zu machen. Abgesehen von dieser beschränkten Auffassung von Zweck und Wirkungen der Eisenbahnen, ist nicht einzusehen, warum gerade der Spediteur so viel vornehmer seyn soll, als der Fuhrmann; beide müssen sich zu demselben Zweck in die Hand arbeiten, letzterer hat aber offenbar dabei die bedeutendere Rolle zu übernehmen, weßhalb auch z. B. auf der Route von Mannheim nach Basel seine Dienste mit 1 fl. 20 kr. per Zentner bezahlt werden, während der Spediteur nur circa 6 kr. erhält. Doch dem sey wie ihm wolle, so viel ist gewiß, daß wenn auf der Linie zwischen Basel und Hamburg Dienste von Spediteuren nicht nöthig sind, sie auch nicht in Anspruch genommen und bezahlt werden, und sollte auch der Zug an den allerbedeutendsten Speditionsplätzen

Digitized by Google

vorüberfliegen. Von allen jenen Waaren, welche ausschließlich auf der Eisenbahn aus dem Süden nach dem Norden oder umgekehrt geführt werden, wird Mannheim, es mag nun an der Linie liegen oder nicht, so gewiß kein Collo zur Spedition erhalten, als jeder Kaufmann unnöthige Handlungsunkosten vermeidet. Anders verhält es sich mit den Gütern, welche in Mannheim zu Wasser ankommen, und ihren Weg auf der Eisenbahn fortsetzen, oder aber bei welchen der umgekehrte Frachtwechsel eintritt; und hier komme ich auf die speziell herausgehobenen Verluste, von denen Mannheim bedroht seyn soll, wenn es nicht unmittelbar mit der Bahnlinie verbunden würde.

In Betreff des Waarenzuges aus dem südlichen Frankreich, dem Elsaß und der Schweiz nach dem Norden und Nordosten heißt es:

„Dieser ging früher von Basel oder Straßburg aus den „Rhein hinab bis Mainz, oder zu Wasser bis Frankfurt, und „von da zu Lande weiter. Seit neuerer Zeit gehen diese Güter „folgenden Weg: auf dem französischen Kanal bis Straßburg, „von da auf dem Rheine bis Mannheim und von da über die „Neckarbrücke direkt und über Frankfurt hinaus nach Braun„schweig, Sachsen und Preußen."

Hiernach sollte man glauben, Mannheim habe den ebenbeschriebenen Waarenzug Mainz und Frankfurt aberobert, und stehe in Gefahr, ihn wieder zu verlieren. Doch dem ist durchaus nicht so, was ich durch nachfolgende, *authentischen* Quellen entnommene Notizen beweise:

Im Jahre 1841 wurden mit Segelschiffen versendet:

	von Basel	von Straßburg	von Freistett
nach Mannheim:	3,251 Zent.	2,639 Zent.	642 Zent.
„ Mainz und „ Frankfurt	14,238 „	31,632 „	24,201 „

Ich will hier nur beiläufig bemerken, daß von Freistett fast ausschließlich Gegenstände unserer innern Produktion versendet werden. Weiß man nun ferner, daß von den drei genannten oberrheinischen Versendungsorten eine regelmäßige Rangfahrt für die Thalgüter nur nach Mainz und Frankfurt, keineswegs aber nach Mannheim besteht, so ist wohl klar, daß die angegebenen, verhältnißmäßig geringen Quantitäten Mannheimer

Digitized by Google

Güter weitaus zum größten Theil für den dortigen Verbrauch oder zur Spedition in die nahe Umgegend, keineswegs aber in das nördliche Deutschland über Frankfurt hinaus bestimmt waren.

Zur Bestätigung dieser Angaben mag noch Folgendes dienen:

Im Jahre 1841 betrugen alle Güter, welche von Mannheim aus nach Frankfurt und weiter nach Kurhessen, Braunschweig, Hannover, Preußen, Sachsen, Thüringen ꝛc. auf Zollbegleitscheine versendet wurden, 1631 Zentner.

Diese Summe begreift nebst den zu Land angekommenen und mit neuen Begleitscheinen weiter gegangenen Gütern alle jene in sich, welche von Basel oder Straßburg angekommen sind, und die angegebene Richtung von Mannheim aus eingeschlagen haben.

Die Güter des freien Verkehrs, welche, mit der Bestimmung in den nördlichen Theil des Zollvereins, die Mannheimer Neckarbrücke passirten, betrugen im Jahre 1840 (von 1841 konnte ich keine Notizen erhalten) 981 Zentner.

Man sieht, daß, in dieser Richtung wenigstens, die der Mannheimer Spedition drohenden Verluste lange nicht so arg sind, als sie Herr Bassermann sich vorstellt. Gleiche Bewandtniß hat es aber auch mit dem Waarenzuge in umgekehrter Richtung. Er sagt nämlich:

„Ebenso wird es mit dem umgekehrten Zuge, z. B. mit der „großen Masse Wolle gehen, die aus Preußen und Sachsen nach „dem Elsaß und der Schweiz geht; sie wird den billigen Wasser„weg, um einen Umweg von sechs Stunden zu vermeiden, schon „bei Mainz, statt wie jetzt erst bei Mannheim aufsuchen."

Ich denke, Nachfolgendes soll ihn von der Unruhe über das zu befürchtende Handelsunglück vollständig befreien.

In Mannheim wurde an Schafwolle zu Berg verschifft:

im Jahre 1839 — 12 Zentner
" " 1840 — 3 "
" " 1841 — 25 "

Ein dritter Verlust soll die Mannheimer Spedition darin bedrohen, daß die aus Holland kommenden, nach dem Süden bestimmten Waaren, deren Hauptstapelplatz gegenwärtig Mannheim ist, nach Vollendung der in Aussicht stehenden Bahn zwischen

Digitized by Google

Darmstadt und Mainz, in letzterem Orte schon den Rhein verlassen und auf die Eisenbahn übergehen würden.

Dies wäre allerdings für Mannheim ein harter Verlust, denn wer nur einmal sich in dem dortigen Freihafen umgesehen hat, der weiß auch, daß diese s. g. Holländer Güter die eigentliche Basis des ganzen Mannheimer Handelsverkehres sind. Dies geht auch aus Folgendem hervor. Unter circa 500,000 Zent., welche im Jahre 1841 dem Mannheimer Hafen mit Segelschiffen zugeführt wurden, kamen in direkter Fahrt aus Holland 372,712 Zentner. Dazu ist aber noch zu rechnen die Köln-Mannheimer Beurt mit 78,811 Zent., und die Mainz-Mannheimer Beurt mit circa 20,000 Zent., welche beide Summen, wenn auch nicht ausschließlich, doch größerentheils ebenfalls aus solchen Holländer Gütern bestehen, so daß man die Zufuhr an solchen in dem Mannheimer Hafen in dem genannten Jahre sicher auf 430,000 Zentner annehmen kann.

Um nun beurtheilen zu können, ob derjenige Theil dieser Güter, welcher in die oberrheinischen Gegenden und die Schweiz bestimmt ist, schon bei Mainz oder erst bei Mannheim den Rhein verlassen werden, müssen wir die beiderseitigen Frachtkosten, von welchen hier jedenfalls die Entscheidung abhängt, mit einander vergleichen. Wir brauchen die Vergleichung der beiden Routen aber nur bis Heidelberg zu führen, welches der Wiedervereinigungspunkt für dieselben ist. Hierbei wollen wir annehmen, daß die Fracht auf der Eisenbahn per Stunde und Zentner auf $1\frac{1}{4}$ kr. gesetzt werde, was im Vergleich mit andern Bahnen so wie mit den gegenwärtigen Land- und Wasserfrachten gewiß nicht zu hoch, sondern sehr wahrscheinlich zu nieder gegriffen ist.

Nach vorliegenden Frachtlisten sind die Uebernahmspreise der Rotterdamer Güter einschließlich des Rheinzolls bei gewöhnlichen Verhältnissen in Mannheim durchschnittlich um 11 kr. höher als in Mainz. Folglich können wir für die Route über Mannheim ansetzen:

Fracht von Mainz bis Mannheim . .	11 kr.
„ „ Mannheim bis Heidelberg .	5 kr.
Zusammen	16 kr.

Die Länge der Bahnlinie von Mainz über Darmstadt nach Heidelberg beträgt wenigstens 19 — 20 Stunden, also die

Digitized by Google

Fracht nach obiger Annahme 24 — 25 kr., folglich können die Holländer Güter über Mannheim in der Regel um wenigstens 8 kr. wohlfeiler nach Straßburg und der Schweiz spedirt werden, als über Mainz, eine Differenz, welche, wenn man auch für Assekuranz und außergewöhnliche Verhältnisse, z. B. niederen Wasserstand ꝛc. im Durchschnitt noch 3 — 4 kr. daran abrechnet, immer noch mehr als hinreichend ist, diesen ganzen Waarenzug dem Mannheimer Hafen zuzuwenden. Dieser wird daher an Mainz nicht nur Nichts abgeben müssen, sondern man kann zuversichtlich voraussagen, daß er auch noch alle jene Holländer Güter an sich ziehen wird, welche gegenwärtig durch Mainzer Spedition nach Straßburg befördert werden; und zwar betrugen die im Jahre 1841 von Mainz nach Straßburg mit Segelschiffen geführten Waaren über 90,000 Zentner, welche zum größten Theile aus solchen Holländer Güter bestanden.

Ebenso wurden in demselben Jahre 56,304 Zentner von Köln nach Straßburg per Segelschiff befördert, welche nach Vollendung unserer Eisenbahn aus gleichem Grunde größten Theils dem Mannheimer Hafen ebenso zufallen werden.

Herr Bassermann meint zwar, die hessische Regierung werde die Mainzer Versendungen auf ihrer Bahn besonders begünstigen. Nun das kann auch unsere Regierung bei den Mannheimer Versendungen, oder sie braucht auch nur auf der badischen Strecke von Laudenbach bis Heidelberg eine etwas erhöhte Fracht anzuwenden, um etwaige Begünstigungen dieser Art zu neutralisiren.

Wo sind nun die bedeutenden Verluste, welche den Mannheimer Speditionshandel zu Grunde zu richten drohen? Auf der einen Seite hat er Nichts, oder wenigstens nichts Erhebliches, was er verlieren könnte, und auf der andern kann er einen sehr ansehnlichen Zuwachs mit Sicherheit erwarten.

Also müssen es andere Gründe seyn, um derenwillen man die Führung der Bahn über Mannheim so dringend verlangt. Allein weil man fühlt, daß diese sich nicht wohl in unserm allgemeinen Landesinteresse geltend machen lassen, findet man nicht für gut, sie auszusprechen; gleichwohl lassen sie sich unschwer errathen.

Erstlich erblickt Mannheim eine Kränkung darin, bei dieser

Digitized by Google

Bahnführung nicht als ausschließlich bestimmender Schwerpunkt gelten zu sollen.

Ferner möchte man den ganzen Zug der Reisenden nöthigen, seinen Weg über Mannheim zu nehmen, mag sich dieß nun mit den Absichten derselben vereinbaren oder nicht, und mögen sie diesen Umweg von wenigstens drei Stunden noch so sehr verwünschen; denn man kennt wohl die Goldkörner, die ein solcher Strom mit sich führt und auf seinem Wege absetzt.

Endlich sieht man wohl voraus, daß die Mündung der in Frage liegenden Bahn bei Mannheim, in Verbindung mit den andern aus dessen Lage entspringenden Vortheilen, hinreichend wäre, den großen und kleinen Handelsverkehr jener ganzen Gegend dieser Stadt zuzuwenden, wodurch denn insbesondere Heidelberg unersetzliche Verluste erleiden würde.

Herr Bassermann scheint von dem Handelsverkehre dieser Nachbarstadt nichts zu kennen, als den Fruchtmarkt, wodurch seine an sie gestellte Zumuthung, ihre bisherige unmittelbare Straßenverbindung mit dem nördlichen Deutschland an ihre Schwesterstadt abzutreten, einigermaßen begreiflich wird.

Daß Heidelberg außer seiner Universität noch andere bedeutende Einkommensquellen besitzen muß, geht schon unzweifelhaft daraus hervor, daß vor neun Jahren, als die Frequenz der Universität auf die Hälfte herabsank, dieser Verlust ohne irgend erhebliche Störungen in dem Nahrungswesen verschmerzt wurde. Eine dieser Quellen ist die Naturschönheit seiner Lage, welche stets eine Menge Besuchender von nahe und ferne anzieht. Es ist aber leicht einzusehen, daß diese Besuche von Darmstadt und Frankfurt aus um so zahlreicher seyn werden, je näher Heidelberg diesen Orten gerückt wird.

Eine andere Quelle findet diese Stadt in ihrem Handelsverkehre, welcher keineswegs so unbedeutend ist, als man nach der Darstellung des Verfassers glauben könnte. Der jährliche Umschlag des dortigen Fruchtmarktes beträgt wenigstens 500,000 fl. Auf den wöchentlichen Viehmärkten während der sechs Monate von Mai bis mit Oktober d. J. wurden, ungerechnet den Absatz an die heidelberger Metzger, der nicht protokollirt wird, für 191,904 fl. Verkäufe abgeschlossen. Ebenso ist Heidelberg ein Hauptsitz des Oelhandels und wetteifert hierin mit Mainz, Worms

Digitized by Google

und Heilbronn. Außerdem, daß ein großer Theil unſeres Landes ſeinen Bedarf an dieſem Artikel von Heidelberg aus bezieht, finden von ebenda ſchon ſeit vielen Jahren direkte Verkäufe in Speiſeöl nach Sachſen, Preußen, Braunſchweig, Heſſen-Kaſſel und dem Niederrhein, ſowie auch nach Bayern und Württemberg ſtatt. An dem Handel mit Pfälzer Tabak nimmt Heidelberg neben Mannheim einen nicht unbedeutenden Antheil; die Mannheimer Kaufleute wiſſen das recht gut, und holen ſich manch ſchöne Parthie daſelbſt. Fabrizirten Rauch- und Schnupftabak aber werden die drei Heidelberger Fabriken wohl ebenſoviel, als alle die in Mannheim befindlichen verkaufen. Die Bedeutung der Heidelberger Gerbereien iſt in Frankfurt vielleicht beſſer bekannt, als in Mannheim. Dazu könnte ich noch mehre andere bedeutende Geſchäfte anführen, welche als Großhandlungen in der Handelswelt wohl bekannt ſind. Ich ſchweige von der Spedition zur Vermittlung des gewerbreichen Neckarthales mit der Eiſenbahn, auf welche jedoch, wenigſtens was die nördliche Route betrifft, Heidelberg ſich nur dann Hoffnung machen kann, wenn es ſeine bisherige direkte Verkehrsſtraße nach Frankfurt behält. Hierzu kommt nun noch ein höchſt lebendiger Kleinverkehr mit einer weiten, ſtark bevölkerten Umgegend, namentlich auch mit der Bergſtraße bis über Weinheim hinaus und den dort mündenden Thälern des Odenwaldes. Es läßt ſich denken, daß dieſer Kleinverkehr durch die wöchentlichen Vieh- und Fruchtmärkte ſich auf große Entfernungen erſtreckt; denn wo der Bauer verkauft, da kauft er auch ein.

Man kann aber mit Zuverſicht behaupten, daß Heidelberg mit ſeiner unmittelbaren Verbindungsſtraße nach dem Norden zugleich auch den größten Theil ſeines Groß- und Kleinverkehrs an Mannheim abtreten müßte. Denn welcher Geſchäftsmann würde bei freier Wahl ſich künftig noch in Heidelberg niederlaſſen, wenn der größte Theil ſeiner Verſendungen und Bezüge, ſey es auf dem Rhein oder auf der Eiſenbahn, doch ſeinen Weg über Mannheim nehmen müßte? Ebenſo würde Heidelberg ſeine Vieh- und Fruchtmärkte, wenn auch allmählig, doch ſicher verlieren, weil Mannheim vermöge ſeiner Lage alsdann viel geeigneter für dieſelben wäre. Daß endlich zugleich auch ein großer Theil, vielleicht die Hälfte des Heidelberger

Digitized by Google

Kleinverkehrs, diesem Zuge folgen würde, braucht kaum gesagt zu werden. Das, wofür man es jetzt schon ausgeben möchte, würde Heidelberg in der That alsdann erst werden: — eine unbedeutende Landstadt, deren ganzes Glück von dem schwankenden Bestande ihrer Universität abhinge.

Dies mag genügen, um zu zeigen, daß Heidelberg bei der Bahnführung höchst wesentlich betheiligt ist. Von den Ansprüchen der 15,000 oder 18,000 Bewohner der badischen Bergstraße schweige ich. Herr Bassermann sucht sie dadurch zu beseitigen, daß das Interesse des Einzelnen dem Allgemeinen weichen müsse. Ob sie sich dabei beruhigen, kann man bezweifeln.

Ich glaube nun dargethan zu haben, daß die direkte Eisen-Bahnlinie längs der Bergstraße dem allgemeinen Handels-Interesse unseres Landes nicht widerstreitet, vielmehr demselben gerade am meisten entspricht; ferner, daß der Einfluß des Mannheimer Speditionshandels auf unser Landeswohl nicht so hoch angeschlagen werden kann, daß alle andern Rücksichten dagegen schweigen müßten; daß aber selbst die für seine Zukunft geäußerten Besorgnisse völlig unbegründet sind. Wenn man dabei die höchst bedeutenden Verluste bedenkt, welche Heidelberg und die Bergstraße durch das Entziehen ihrer bisherigen nördlichen Verkehrsstraße erleiden würden, so dürfen wir uns wohl der beruhigenden Ueberzeugung hingeben, daß unsere Regierung bei Entscheidung dieser Frage den bestehenden Verhältnissen mehr Rechnung tragen werde, als irrigen Voraussetzungen und unbewiesenen Behauptungen. Auch ich glaube daher, obwohl in anderem Sinne, als mein Gegner, daß alle weitere Erörterung unnöthig ist.

Karlsruhe, im November 1842.

Digitized by Google

Digitized by Google